REUNIÓN ORDINARIA
DE LA JUNTA DIRECTIVA
ACTA No. 03-07
18 de julio de 2003

La séptima sesión ordinaria del año 2003 de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) se celebró a los dieciocho días del mes de julio en el salón de conferencias del Edificio de la Administración, localizado en Altos de Balboa, ciudad de Panamá, República de Panamá.

Los directivos presentes en la reunión:
MINISTRO JERRY SALAZAR, PRESIDENTE DE LA JUNTA DIRECTIVA
DIRECTOR ADOLFO AHUMADA C.
DIRECTOR ANTONIO DOMÍNGUEZ A.
DIRECTOR MARIO GALINDO H.
DIRECTOR EMANUEL GONZÁLEZ-REVILLA
DIRECTOR MOISÉS D. MIZRACHI
DIRECTOR GUILLERMO QUIJANO JR.
DIRECTOR ALFREDO RAMÍREZ JR.
DIRECTOR ABEL RODRÍGUEZ C.
DIRECTOR ROBERTO R. ROY

Los oficiales administrativos:
ALBERTO ALEMÁN ZUBIETA, ADMINISTRADOR
RICAURTE VÁSQUEZ M., SUBADMINISTRADOR
DIÓGENES DE LA ROSA, SECRETARIO

Los directores de departamentos:
JOSÉ BARRIOS NG, DIRECTOR DE FINANZAS
VÍCTOR DIAMOND, FISCALIZADOR GENERAL
STANLEY MUSCHETT, GERENTE DE ADMINISTRACIÓN EJECUTIVA

Otros funcionarios:
ROSSANA CALVOSA DE FÁBREGA, ASISTENTE DEL SECRETARIO PARA ASUNTOS LEGALES
DORIS UNG K., ASISTENTE DEL SECRETARIO PARA ASUNTOS DE LA JUNTA DIRECTIVA
PATRICIA ARIAS, SECRETARIA GENERAL DE LA OFICINA DEL MINISTRO PARA ASUNTOS DEL CANAL
GUADALUPE BLOTTA, OFICINA DEL MINISTRO PARA ASUNTOS DEL CANAL

El PRESIDENTE inició la sesión a las 8:10 de la mañana, luego de comprobar por medio de la Secretaría la existencia del quórum reglamentario.

Ítem No. 1: Aprobación del orden del día.

El SECRETARIO presentó los temas a considerar en el orden del día de 9 puntos, los cuales fueron aprobados por los directores.

Ítem No. 2: Sesión Ejecutiva.

Seguidamente los directores se reunieron en sesión ejecutiva para la consideración del Informe del Fiscalizador General y otros temas.

Ítem No. 3: Consideración del Acta No. 03-06 de la reunión ordinaria del 12 de junio del 2003

La sesión ejecutiva culminó a las 9:10 a.m. reanudándose la reunión ordinaria con la consideración del acta No. 03-06 de la reunión ordinaria del 12 de junio del 2003. La Junta Directiva aprobó el contenido del acta con algunas modificaciones sugeridas por el director González-Revilla.

Ítem No. 4: Informe de la reunión del Comité para los Permisos de Compatibilidad del 15 de julio del 2003

a) Solicitud para permiso de compatibilidad con la operación del Canal presentada por Panama Canal Railway Company (PCRC) para el desarrollo de un proyecto industrial en el área de Corozal Oeste por CASAMAR de Panamá, S.A.

El director MIZRACHI presentó la solicitud de PCRC para las actividades industriales de reparación, ensamblaje y almacenaje de redes atuneras, que realiza desde el año 2000 la sociedad anónima CASAMAR de Panamá, S.A. en una parcela localizada dentro de la concesión de PCRC en el área de Corozal Oeste, sin contar con el debido permiso de compatibilidad. Sin embargo, los representantes de CASAMAR han decidido expandir sus actividades, razón por la cual están formalizando el permiso de compatibilidad y además solicitan un área adicional cercana a su ubicación actual. La ACP no tiene objeción, siempre y cuando se garantice el acceso y libre uso de las instalaciones propiedad de la ACP, localizadas dentro de los linderos de las parcelas adyacentes.

La Junta Directiva aprobó unánimemente la solicitud de compatibilidad presentada por Panama Canal Railway Company.

b) Solicitud para permiso de compatibilidad con la operación del Canal y autorización de uso de riberas y aguas del Canal presentada por Jungle Land Explorers Inc., S.A. para desarrollar un proyecto turístico de carácter ecológico en el Lago Gatún.

El director MIZRACHI explicó la solicitud diciendo que se trata de un negocio de turismo, el cual generó gran cantidad de opiniones entre los miembros del Comité, por lo que se acordó posponer su consideración. El director AHUMADA añadió que esta solicitud requería la aprobación para la operación de una lancha en el Lago Gatún, lo cual produjo una gran discusión que concluyó en que los miembros no tenían clara la diferencia entre esta solicitud y otras solicitudes que se han recibido para el desarrollo de actividades de carácter turístico y ecológico en aguas y tierras del Canal. Por lo anterior se consideró conveniente esperar a la discusión de fondo del Plan de Uso de Suelos y Aguas del Canal, para así tener una visión general y que cada proyecto fuera analizado individualmente una vez discutido este plan. Continuó diciéndose que

la administración informó que la propuesta del plan estará lista en un mes, para su presentación ante el Comité, y que una vez definida se procederá al análisis de las solicitudes que surjan, definiéndose además el método de selección, ya sea por licitación u otro, discusión que aún está pendiente. Por lo anterior, los miembros del Comité acordaron dejar esta solicitud en suspenso hasta efectuar la discusión general sobre el plan del uso del área.

El director RAMÍREZ preguntó si en el mismo debate del Comité se conversó si la solicitud se trataba de un permiso de compatibilidad simple y llano o si en el fondo entrañaba una concesión sobre tierra. Se le respondió que se trata del mismo problema que se tiene con otras solicitudes de compatibilidad que están pendientes de una decisión por la misma razón. El director MIZRACHI comentó que en el área se encuentran otros barcos que desarrollan la misma actividad, como lo es Fantasía del Mar y otros, pero que este barco le solicitó permiso al Canal para fondear el barco en una isla específica y se acordó el pago mensual de B/.1,000.00 como tarifa de anclaje. Dijo que este barco tiene permiso del Canal para fondear y navegar, y sin embargo ahora se le dirá que esa actividad no será posible, por lo que la decisión deberá ser aplicada a todos los demás barcos, inclusive a Colón 2000, que ejerce la misma actividad. Concluyó diciendo que si se cancela una actividad se deberán cancelar todas.

Por su parte el director RODRÍGUEZ comentó que este tipo de solicitudes han sido discutidas con mucha insistencia, en especial a raíz de la solicitud hecha por el director Galindo para que exista una amplia competitividad, ya que no se cuenta con el conocimiento para saber cuántas veces se dará el mismo servicio en un momento indicado. Se refirió a la solicitud presentada para el proyecto ecoturístico "Punta Los Chivos Lodge" diciendo, que al igual que Jungle Land, se puso en suspenso su consideración, por no tener una idea clara sobre las características que se deben manejar para su consideración, ya sea por concesión o como un alquiler. De igual forma se refirió a la decisión de la Junta Directiva en cuanto a la solicitud para permiso de compatibilidad y autorización de uso de aguas y riberas del Canal para desarrollar el Refugio y Santuario de Primates de Panamá, sobre la cual se ha recibido un recurso de reconsideración. Manifestó que puede surgir una cantidad enorme de esta clase de solicitudes y no se cuenta con ninguna fórmula para analizarlas con propiedad, por lo que ya se le había instruido a la administración sobre la importancia de definir este tipo de actividades, si son responsabilidad de compatibilidad, autorizaciones para uso de las riberas o patrimonio del Canal. Por ello enfatizó que si no se toma una decisión clara sobre esta situación, que permita poner por igual a cualesquiera solicitud que se reciba, se afectarán las decisiones de la Junta Directiva y del Canal.

Con relación a la solicitud de Jungle Land, continuó diciendo el director RODRÍGUEZ que quizás lo que la administración hizo al utilizar el reglamento de marina para autorizar al dueño del proyecto que trajera material y construyera ese barco en el Lago Gatún, fue un error, por no tener la administración en ese momento la visión que tiene la Junta Directiva con relación al problema que se puede presentar. Además, indicó que la representante de la Oficina del Asesor Jurídico presente en la reunión del Comité, planteó que se le había notificado a la administración la posibilidad de que el dueño del proyecto solicite vivir dentro de la lancha en el Lago Gatún. Por lo que anotó que no se tiene ningún criterio para poder asimilar este tipo de solicitud y se acordó posponer su discusión hasta que la administración nos presente la propuesta de un Plan de

Uso de Suelos y Aguas del Canal, que el doctor Muschett confirmó será presentado en 30 días, a finales del mes de agosto del 2003.

El ADMINISTRADOR indicó que la solicitud de Jungle Land no afecta las operaciones del Canal y que la administración la considera como una actividad que puede realizarse. Añadió que el problema de fondo es la definición de lo que es compatibilidad. Por lo que aclaró que hay un número plural de actividades que se desarrollan en las islas y lagos, incluidas las del Lago Madden, en donde existen personas que viven y cultivan en las islas; en el Lago Gatún se tiene La Arenosa con operaciones de pesca y en Chagres está el tema de los monos, actividades de pesca, cruces en el lago y la caza de cocodrilos. Comentó que existe todo un proceso complejo para la promoción de Panamá en los aspectos turísticos. Continuó diciendo que para el manejo de algunas solicitudes, la administración ha tratado de utilizar el reglamento de marina, con algunas dificultades. Informó que se ha tenido que cerrar la salida de los botes al área del Canal por motivos de seguridad.

Con relación a la solicitud de Jungle Land, el ADMINISTRADOR confirmó que este grupo es el que más ha seguido las reglas impuestas por la ACP, ya que existe otro grupo de personas que ni siquiera saben que tienen que solicitarle al Canal un permiso de compatibilidad. Por lo que indicó que existirán dos problemas, ser policías para que todos los interesados acaten las mismas reglas del juego y la definición de cuáles serán las responsabilidades que tomará la ACP cuando esto suceda. Asimismo manifestó que el Canal será responsable de dar una serie de permisos que garanticen que sus actividades no se afectaran por motivo de las operaciones del Canal, cuando se encuentren en áreas operativas. Por lo que opinó que es un tema que cada vez se complica más y coincidió en la importancia de definir las áreas; sin embargo dijo que también se tienen otras áreas que son igual de complejas, como el uso de aguas y la remoción de los troncos, que es un tema que se tiene pendiente con la Autoridad Nacional del Medio Ambiente (ANAM). Sobre esto dijo que será importante definir qué tanto hará la ACP y que tanto se hará en coordinación con los demás entes gubernamentales.

Sobre la solicitud que se considera, el ADMINISTRADOR dijo que pensó que se trataría de una aprobación muy sencilla, aún a pesar de entender que se tienen varios aspectos pendientes, e indicó que puede proporcionar una lista de personas que se conocen que están desarrollando actividades similares a las que propone hacer Jungle Land, y que en nuestro papel de policía, para detener una situación como esta, deberíamos iniciar con las actividades que se desarrollan en el área de Gamboa y para las cuales no se han solicitado los permisos correspondientes. El director RAMÍREZ señaló que existe una diferencia entre la compatibilidad de las actividades con el Canal y la concesión de bienes de carácter público y sobre los cuales se deberán evaluar cuánto se va a cobrar, si es una explotación rentable y cuál es el rol del Canal. Con relación al tema del cobro, el ADMINISTRADOR respondió que se les está cobrando con base a tarifas que están publicadas y el permiso solicitado y aprobado en cuanto a la definición de las áreas por dónde navegará. Se refirió a actividades para los cuales en su momento se solicitó la compatibilidad y que de repente están desarrollando otra serie de actividades que van mas allá de lo permitido, como por ejemplo, el Hotel Gamboa Rainforest Resort.

A manera de ilustración a su explicación, el ADMINISTRADOR comentó sobre la hipótesis de un bote de turistas con norteamericanos que salen al Canal de Panamá y el bote resulta

volteado por razón de un remolcador de la ACP y pereciendo todos a bordo. En ese caso, se preguntó, quién tiene la responsabilidad sobre lo ocurrido. Por ello dijo que este tema requiere de un pensamiento claro, porque situaciones como la presentada puede ocurrirle tanto a una actividad organizada como a una que no lo está. Mencionó otros ejemplos relacionados con solicitudes de pesca y de fondeo frente a la isla de Barro Colorado y aseveró que se trata de un asunto complejo, pero que el problema redunda en que la ACP tiene la responsabilidad de administrar el Lago Gatún y que actividades como la que se desarrolla en La Arenosa se irán incrementando. Dijo que esto es bueno para el desarrollo del país, pero que hay que determinar cómo se manejará.

El director AHUMADA coincidió con la posición descrita por el Administrador, diciendo que ello detalla precisamente la discusión que habrá que hacerse una vez que se tenga un borrador del régimen de uso de suelo, para determinar qué tratamiento se le dará a las actividades existentes y que tienen un registro histórico; si se les deberá someter a un procedimiento de solicitud de permiso de compatibilidad; qué se hará con las nuevas actividades que soliciten permiso; qué se hará con aquellas actividades en aguas del Canal; los límites del uso, etc. Confirmó que el Canal no podrá desprenderse de manera absoluta de estas responsabilidades, por lo que alguna clase de vínculo deberá existir, porque la Constitución indica que la ACP es la que administra todas esas áreas, por ser parte de la responsabilidad del Canal, que deberá reglamentar ese uso. Continuó diciendo que esta tarea no se le puede delegar a la ANAM, los corregidores, la policía ni a los bomberos, por lo que deberá ser la ACP la que determine cómo se utilizarán estas áreas. Enfatizó que no está de acuerdo con el tratamiento individual de cada una de las solicitudes sin tener una visión general, por lo que confirmó la necesidad de regular el procedimiento que le permita igualdad de oportunidades para todos los interesados. Por razón de lo anterior informó no haberse sentido cómodo en la reunión del Comité para aprobar esta solicitud.

El ADMINISTRADOR dijo que la propuesta de un Plan de Uso de Suelo está bastante adelantada, luego de efectuada la revisión del primer bosquejo en la que se recibieron los comentarios de los miembros de la Directiva. Sugirió dedicar una mañana completa para la discusión de los temas que, opinó, son complejos, y recomendó determinar dónde estamos, ya que el tema es muy amplio. Además, indicó que se deberá definir cómo hacer la contratación para así preparar y finalizar un documento final que permita hacer las modificaciones correspondientes al Reglamento de Compatibilidad y tener un marco de referencia. Para la eficiencia de esta reunión dijo que enviará la información por adelantado para que los directores puedan absorberla antes de participar en la reunión.

Por su parte el director MIZRACHI comentó que las oportunidades de negocios se dan una o dos veces, pero no se repiten, y como ejemplo habló del proyecto de Chivos Lodge. Compartió con los presentes que en la publicación "*Traveler's Issue*" informaron sobre los diez destinos más importantes de ecoturismo del mundo, dos de ellos localizados en Panamá: en Bocas del Toro y Gamboa. Indicó que en el Canal de Panamá, gracias a los norteamericanos que prohibieron toda clase de tala, se cuenta con una de las reservas boscosas más cercana a la ciudad y que cuenta con posibilidades ecoturísticas. Además señaló que uno de los temas a que se hizo referencia en la consideración de la solicitud de Jungle Land, fue la posibilidad de terrorismo y opinó que este tipo de acto puede darse desde un crucero de pasajeros hasta en un bote de pesca.

Por esto opinó que hay que ser prácticos y no irnos al extremo de cerrar el Lago Gatún, como ejemplo, y de ahí la necesidad de tener una visión sobre lo que se quiere para el Canal.

Adicionalmente el director MIZRACHI se refirió a la imagen del Canal, con relación al escrutinio que se le hacen a las solicitudes de compatibilidad. Sobre esto dijo que no está en contra del escrutinio, pero que el Canal debe desarrollarse en varias direcciones con todos los convencimientos de seguridad necesarios, pero se mostró en desacuerdo en enmarcar todas las actividades en el Canal como posible peligro de terrorismo. Con relación al Plan de Uso de Suelos, indicó que esta propuesta fue solicitada desde hace un año, por lo que su presentación al Comité estaba atrasada. Además comentó que el dueño del proyecto Jungle Land, una vez sea notificado de la suspensión de su solicitud, se quejará, ya que con dicha suspensión se le deberá notificar que no podrá navegar, aún a pesar de que se había acordado darle el permiso de navegación y aceptar el pago mensual de B/.1,000.00 como tarifa de anclaje. Asimismo, habló sobre la decisión que se deberá tomar sobre la conveniencia de realizar negocios en el Canal o si sólo se limitará al tránsito de buques. El ADMINISTRADOR aclaró que en ningún momento la administración le ha aprobado al dueño del proyecto Jungle Land la construcción de su bote en el Canal, asegurando que la decisión de hacer la barcaza ha sido del dueño del proyecto. Dijo que el señor armó su barcaza en Panamá y la puso en el Lago Gatún, pero que ello no tiene nada que ver con permisos previos de la ACP.

Por otro lado el director GALINDO comentó que todos los países subdesarrollados del mundo quieren convertirse en destinos turísticos, como una posible solución para los problemas económicos y que Panamá no es la excepción. Dijo que evidentemente una de las grandes atracciones turísticas que puede ofrecer este país es el Canal de Panamá, por lo que opinó que todo lo que sea brindar servicios de entretenimiento y esparcimiento a los turistas, son actividades que al país le convienen y que el Canal debe propiciar, siempre que ello no entorpezca el tráfico de la vía acuática. Consideró que es necesario mirar con buenos ojos todas estas actividades, pero que también es importante tener una visión que sirva de guía a las decisiones de la Junta Directiva.

Asimismo opinó el director GALINDO que no se le puede dar el derecho exclusivo a nadie sobre el uso de las aguas del Canal o de los lagos. Debe existir competencia. Sugirió que los criterios de selección deben ser amplios porque esas actividades pueden promover al país como destino turístico. El Canal no debe convertirse en un obstáculo para que esas actividades prosperen. Sin embargo enfatizó la importancia de distinguir entre estas actividades y la ocupación de terrenos.

Sobre lo anterior el director MIZRACHI expresó que un permiso de uso de suelo y agua no especifica que un bote se quede anclado en un lugar y que no pueda moverse, por lo que sería el uso de esa área específica de agua, pero que el bote del proyecto Jungle Land estará navegando en aguas del Canal. El director GALINDO insistió en que se debe contar con un criterio general lo antes posible, para proceder entonces a resolver los casos de manera individual, con sujeción a dicho criterio.

La Junta Directiva acordó aplazar la consideración de la solicitud de compatibilidad y autorización de uso de aguas y riberas del Canal presentada por Jungle Land Explorers Inc., S.A. para desarrollar un proyecto turístico de carácter ecológico en el Lago Gatún.

Ítem No. 5: Informe del Presidente

El PRESIDENTE informó sobre los siguientes asuntos:

- El recibo de una nota del sindicato Metal Area Trade Council de fecha 25 de julio del 2003 que hace referencia a las negociaciones sobre el cambio de estación de trabajo de los trabajadores de la Draga Mindi y de los grupos de apoyo, a un lugar fuera del distrito regular de trabajo. El PRESIDENTE felicitó a la administración por estar en la búsqueda de un mecanismo que equilibre las relaciones laborales con los miembros de los sindicatos, lo que consideró una acción fundamental.

- Con fecha 8 de julio dijo haber recibido una solicitud de reconsideración de la Fundación de Primates de Panamá contra una resolución de la Junta Directiva y expresó preocupación por la vinculación de aproximadamente 20 universidades que están haciendo estudios en conjunto con la fundación. Por lo anterior mencionó la importancia de tener claridad en el uso de suelo y agua mediante el recibo de un informe más profundo sobre la situación de los primates. Además habló sobre la búsqueda de un mecanismo para la solución de situaciones particulares, en las que se escuchen a las partes involucradas y así obtener un equilibrio. Reiteró lo dicho por el director Galindo sobre la importancia de viabilizar la situación económica de los países latinoamericanos en el tema del turismo y especialmente en Panamá. El director DOMÍNGUEZ informó que el tema de los primates fue tratado en el Comité para los Permisos de Compatibilidad y se acordó que la administración presentará una explicación sobre su posición en una próxima reunión del Comité.

- Hizo referencia a la declaración de intereses financieros de los miembros de la Junta Directiva en cumplimiento del Artículo 7 del Reglamento de Ética y Conducta de la ACP, y agradeció las tres cartas recibidas e indicó que agradecería recibir las cartas de los demás directores.

- El recibo de una carta del señor Louis Van Schel, Secretario General del PIANC y Director de FITA, a quien conoció en su viaje a Sudáfrica, indicando la posibilidad de que la ACP sea miembro corporativo de esta organización que está relacionada con muchos de los estudios que se están realizando. Solicitó a la administración analizar esta solicitud, e hizo entrega de la carta al Administrador.

- El recibo de una carta del Patronato del Servicio Nacional de Nutrición de fecha 12 de junio del 2003 dirigida al Ministro Jerry Salazar con copia a los miembros de la Junta Directiva, para solicitar una concesión tendiente a la elaboración de piezas de artesanía con elementos o piezas que pertenecieron a las estructuras del Canal y la realización de un evento conmemorativo al Centenario de la República para la presentación del programa de Granjas de Producción Sostenible. Solicitó a la administración comentar sobre esta carta.

- En referencia al nuevo Centro de Visitantes de Miraflores, comentó que los miembros de la Junta Directiva deben estar informados sobre los avances de este proyecto y que se ha hecho de su conocimiento que se estará cobrando a niños y adultos por la entrada al nuevo centro. Coincidió en la necesidad de recuperar la inversión, pero que ello debe estar vinculado

directamente con los turistas que visiten el centro. Expresó que como institución se tiene una responsabilidad con el resto del país, por ejemplo con los estudiantes y los panameños. El ADMINISTRADOR indicó que se ofrecerán dos alternativas para ver el Canal: con o sin las exhibiciones, por lo que se cobrará al interesado su entrada al nuevo Centro de Visitantes para que pueda ver las exhibiciones. Confirmó que la política de la institución es no cobrar a los estudiantes uniformados. Asimismo informó que los operadores de turismo venden los tours al Canal cuando hoy en día la ACP no cobra por la entrada y la organización sufraga los gastos de los guías, instalaciones y otros.

- Hizo referencia a los comentarios vertidos por la Embajadora de los Estados Unidos, Linda Watts, con relación a la llegada a Panamá del Teniente General Robert B. Flowers, Comandante del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos y solicitó en un aparte hablar con el Administrador a este respecto.

- Se refirió a una publicación de fecha 2 de mayo del 2003 en la Pastoral Social – Cáritas Panamá en la que se informa que la Coordinadora Campesina Contra los Embalses hace una denuncia en Madrid sobre los abusos de la empresa española Geocart, empresa contratada por la ACP para la titulación y catastro de tierras, en contra de los habitantes de la Cuenca Occidental del Canal. El PRESIDENTE solicitó a la administración información al respecto.

- Con relación a la solicitud de variación en la ejecución del programa de inversiones para el reemplazo del sistema Halón y panel del sistema de alarma contra incendios del Edificio de la Administración, señaló que de no ser vital la solicitud prefiere que la misma sea revisada por el Comité de Presupuesto. El director DOMÍNGUEZ aclaró que el tema no estaba en el orden del día de la reunión ordinaria.

- Sobre la visita a las Esclusas de Berendrecht en Bélgica y las reuniones de la Junta Directiva y la Junta Asesora que se efectuarán en Dinamarca, solicitó conocer sobre las coordinaciones que se han hecho hasta el momento. El ADMINISTRADOR respondió que la información se presentará en el siguiente punto del orden del día.

Ítem No. 6: Reuniones de la Junta Directiva y la Junta Asesora en Copenhague, Dinamarca el 11 y 12 de septiembre del 2003.

Sobre la visita a las Esclusas de Berendrecht en Bélgica el ADMINISTRADOR informó que ha solicitado al gerente del Departamento de Ingeniería y Proyectos Agustín Arias hacer los contactos necesarios para la visita y que la idea es viajar desde Panamá el 7 de septiembre para llegar a Bruselas el 8 de septiembre y efectuar la visita de todo un día a las esclusas de Berendrecht el 9 de septiembre, para lo que sería necesario conocer cuántos directores conformarán el grupo. Continuó diciendo que luego de la visita se viajará de Bruselas a Copenhague el 10 de septiembre, confirmando una cena que ofrecerá el miembro asesor Tommy Thomsen para esa noche. Indicó que se quiere terminar de coordinar con la Secretaría de la Junta Directiva los planes de viaje de los directores. Asimismo informó que se han hecho las reservaciones de restaurantes en Copenhague para el viernes 12 de septiembre, para las cenas en grupo y permitir una interacción mayor entre los miembros de la Junta Directiva y la Junta

Asesora, quedando pendiente la conformación de los grupos hasta obtener la confirmación de todos los asistentes.

Con relación a la elaboración del orden del día, el ADMINISTRADOR comentó que el mismo no está listo, pero que un tema importante será un cambio del concepto originalmente acordado con la Junta Asesora en la reunión celebrada en febrero del 2003 en Panamá. En esa ocasión se había convenido una discusión previa a la reunión del mes de septiembre, en la que se efectuaría entonces una discusión posterior con base a la información proporcionada en la reunión previa. Sin embargo, dijo que no se han recibido todos los estudios, por lo que no se podrá efectuar el resumen ejecutivo acordado, a ser utilizado como base para la discusión previa. Sobre la presentación de los avances de los estudios, confirmó que el contenido deberá previamente ser discutido en Directiva. Asimismo comentó sobre la posibilidad de cambiar el esquema utilizado en las reuniones que se han celebrado hasta la fecha y crear una nueva dinámica que permita la debida interacción entre las dos juntas. Comentó sobre la importancia y conveniencia, una vez examinado por la Junta Directiva, de enviarle a la Junta Asesora el informe ejecutivo de los estudios que se tienen, para que ellos puedan darnos sus comentarios, ya que algunos asesores han mostrado interés en el tema y de esta forma nos apoyan a mejorar la evaluación.

Sobre la Convención de Seatrade en Londres, el ADMINISTRADOR indicó que no habrá ninguna actividad adicional a la convención de tres días (16, 17 y 18 de septiembre del 2003) y en la cual participarán como expositores la Administradora de la Autoridad Marítima de Panamá Bertilda García y su persona. Además, señaló que le remitirá a los directores copias del folleto informativo de la convención.

Ítem No. 7: Informe del Administrador

Entre los puntos presentados por el ADMINISTRADOR, mencionó información relativa a las cifras de tránsito por el Canal para los nueve meses del año fiscal 2003. Manifestó que parte de la razón de las visitas a los puertos de la Costa Este de los Estados Unidos ha sido la implementación de la ruta toda agua (“all water route”) que están utilizando los navieros a través de la ruta por el Canal. El director DOMÍNGUEZ comentó sobre el cuadro de la presentación en el que se compara el tráfico del mismo mes para el AF 2003 contra el AF 2002, notando que los números para las toneladas están sin cambio. Sugirió ser cauteloso al hacer comparaciones con los meses en los cuales la actividad comercial en el ámbito internacional estaba más o menos estabilizándose, luego de los actos terroristas del 11 de septiembre del 2001 contra los Estados Unidos. Por lo anterior el ADMINISTRADOR explicó la importancia de ver los resultados para el año fiscal completo. Sobre esto comentó el director DOMÍNGUEZ que en ese caso se refleja el efecto de septiembre en el año fiscal completo, y la otra cifra revela un mes del año pasado cuando las cosas estaban más o menos estabilizadas.

Adicionalmente, el ADMINISTRADOR añadió que se están implementando más servicios de línea y los barcos son más grandes, además de que, como consecuencia de las reuniones sostenidas en los Estados Unidos, se ha logrado información de las navieras que manifiestan están cambiando sus buques a Panamax, por lo que se prevé un incremento de tránsito de Panamax. Sobre esto el director RODRÍGUEZ confirmó que tiene conocimiento de pedidos que se

han hecho de buques de 8,200 TEU's, confirmando el ADMINISTRADOR que más adelante en su presentación informaría sobre este tema.

Por su parte el director MIZRACHI indicó que ha estado observando una tendencia que va en incremento y es que luego de implementada la diferenciación en peajes de acuerdo al tamaño del barco, empezó a notarse un incremento en la cantidad de buques grandes, ya que es más económico transportar en tonelada cuyo precio va bajando de acuerdo a las 10,000 toneladas, por lo que preguntó si se ha hecho un estudio sobre esta tendencia. El ADMINISTRADOR respondió negativamente, pero confirmó que se están viendo los cambios originados por esta diferenciación para entender la razón de ellos. Añadió que los navieros están ordenando y cambiando sus estructuras operacionales, ya que en la medida en que ponen Post-Panamax en otras rutas están trasladando los Panamax a la ruta por Panamá. También dijo conocer que otra naviera ha ordenado nuevos Panamax, por lo que se observa un aumento de los barcos por su longitud.

A manera de aporte al análisis, el director MIZRACHI comparó dos barcos de 25,000 toneladas versus un barco de 50,000 toneladas, señalando que se logra transportar 4% más barato en el peaje en el barco de 50,000 toneladas. En consecuencia, observó que ésta sería una herramienta de mercadeo para obtener que mayor cantidad de Panamax transiten por el Canal, al darle una ventaja al naviero en la utilización de un barco más eficiente. Continuó diciendo que si se sigue este plan de diferenciación en dos pasos más, a ninguna naviera le va a convenir barcos más chicos, sino más grandes, beneficiándose de igual manera al Canal. Concluyó anotando que la diferenciación de los peajes está resultando.

El ADMINISTRADOR manifestó que el fenómeno anteriormente analizado busca maximizar el uso del Canal y eso también va unido al sistema de la ruta toda agua. Además comentó que a pesar de haberse aumentado los peajes, también se ha comprobado un aumento en el número de servicios implementado para el transporte de la carga. Dijo que se está dando un reajuste en los centros de distribución e indicó que informará más sobre el tema en la parte de su presentación correspondiente a su visita a los puertos.

Por su parte, el director MIZRACHI reiteró que el reordenamiento de barcos más grandes y el incremento de toneladas le permite al Canal una ventaja en tránsito diario y en toneladas que a ambos, navieras y Canal, los beneficia económicamente. El director GALINDO preguntó que si lo que se sugiere es aumentar los peajes, respondiendo que el director MIZRACHI que sugiere que el precio base continúe igual pero que mientras más grande sea buque, se le beneficie más.

La presentación del Administrador continuó con información sobre la conversión de la maquinaria de compuertas a sistema hidráulico, rehabilitación de rieles de locomotoras, sistema de control de maquinaria, proyecto de señalización y la profundización del Lago Gatún y del Corte Culebra. Sobre este último proyecto el director QUIJANO preguntó si el tiempo que hace falta para su terminación sería de un año y medio más, explicando el ADMINISTRADOR que el avance del trabajo de señalización y profundización involucrará áreas más difíciles, y que ha habido problemas con dos casos menores de raspaduras a buques, pero aseguró que se está trabajando en ese problema.

Otro tema presentado incluyó los servicios comerciales y sobre este punto el PRESIDENTE preguntó por la situación del Muelle 16, cercano a la División de Astilleros Industriales en Monte Esperanza. El ADMINISTRADOR explicó que se quiere finalizar la negociación con los representantes del ferrocarril, para llegar a una transacción y adquirir las mejoras que ellos han hecho en el lugar, ya que esa área será importante para el acodamiento de barcos más grandes en el Canal. El PRESIDENTE añadió que este muelle complementaría los servicios de Cristóbal, ya que una de las razones por la cual los Astilleros de Balboa están perdiendo competitividad se debe a la suscripción de acuerdos con los puertos, perdiendo así la posibilidad de acodar sus naves antes de entrar al astillero, por lo que ese muelle es vital para la ACP. Agregó el ADMINISTRADOR que una razón adicional es la planificación a futuro del Canal, ya que ese muelle servirá para desembarcar equipo y material para los trabajos que se efectuarán en el área, que fue el uso que se le dio durante la construcción del ferrocarril.

Con relación al Muelle 16 el PRESIDENTE continuó diciendo que hay una situación muy particular en el Atlántico y es que todos los esfuerzos que está haciendo Panamá en beneficio de la actividad marítima, han fallado al no incorporar el sector Atlántico. Prueba de ello es que los barcos no pueden transitar en el astillero en el Pacífico, porque tiene un costo por la situación muy particular que se está dando en Cartagena y Curazao. Por ello consideró determinante para el sector Atlántico contar con un astillero donde acodar las naves para prepararlas y hacerle las reparaciones que se requieren. Además señaló que lastimosamente Balboa está perdiendo esa posibilidad por la situación de los puertos, que se están privatizando.

El director DOMÍNGUEZ preguntó por la ubicación del muelle. El ADMINISTRADOR explicó que el muelle está en un área del Canal que fue transferida de manera posterior y que durante el proceso de la construcción del ferrocarril, la facilidad fue hecha para poder desembarcar los materiales utilizados para la construcción. Esta facilidad pasa a la propiedad de la ACP y por esta razón se está negociando el reconocimiento al ferrocarril de las mejoras que ellos hicieron cuando el área todavía no había sido transferida. Esta área estaba anteriormente bajo la responsabilidad de la ARI.

El director MIZRACHI preguntó por la distancia entre el muelle y el retorno al trecho para transitar por el Canal, comentando que pudiera ser unos 500 metros. El ADMINISTRADOR confirmó que esa distancia es posible ya que el muelle está ubicado al lado del Canal. Continuó preguntando el director MIZRACHI que si ese muelle pudiera ser utilizado en el futuro como un lugar para el desembarco de turistas si hubiesen demasiados barcos que quisieran acodar en Panamá en una fecha específica, preguntó si la ACP pudiera vender ese servicio si el muelle no estuviese siendo ocupado por el Canal. El ADMINISTRADOR respondió que con un barco de pasajeros es factible, pero que se tendrá que pensar en cómo hacer la infraestructura para permitir el desembarco de diferentes tipos de barcos, ya que el muelle está diseñado para recibir buques tipo graneleros, que son más bajos en comparación con los barcos de pasajeros, que son altos. Adicionalmente, el director MIZRACHI dijo tener números de los barcos que piensan venir a Panamá en la temporada de cruceros y que son 264 nuevos barcos, que probablemente sea en el año siguiente y si todo marcha bien, dicho número pudiera ser el doble, por lo que dijo estar seguro que no va a haber una fecha en la temporada que no se vaya a tener tres o cuatro barcos en un día y si se tiene un quinto barco, ese buque no tendría donde acodarse. Por esto insistió en

que vale la pena hacer un estudio para analizar si esta actividad pudiera ser un negocio al alquilar el muelle a los operadores de cruceros.

Sobre las mejoras del muelle el director RAMÍREZ preguntó si los bienes son mejoras fijas en terreno del Estado y de propiedad del ferrocarril, respondiendo afirmativamente el ADMINISTRADOR, explicando que luego del traspaso del terreno al Canal, quedaron las mejoras dentro de nuestra área, ya que se conecta con nuestra área industrial. Aclaró que se trata de un área dada en concesión a Hutchinson y al ferrocarril, quedando la franja del Canal dentro del registro de la propiedad del Canal. El director RAMÍREZ solicitó aclaración en cuanto a lo que específicamente se les reconocería al ferrocarril, explicando el ADMINISTRADOR que sería la estación de anclaje. En este punto el ingeniero BARRIOS aprovechó para informar que se ha detenido la negociación, porque aparentemente hay un secuestro sobre la estación de anclaje. Dijo que se ha hablado con varios bancos y el mismo propietario no les quiere decir quién los está secuestrando. Añadió que se había conversado con el ferrocarril, que había confirmado estar dispuestos a la negociación, pero que al hacerles una oferta se descubrió que había un secuestro sobre la estación.

El director RAMÍREZ preguntó si bajo la concesión anterior, cuando el ferrocarril construyó esas mejoras, que eran accesorias al trabajo principal que estaban haciendo, si ellos tenían derechos anteriores a esas modificaciones y no era que las perderían. Ahora bien, añadió, el Canal le está dando valor como cesionarios de las tierras del Estado, a esas mejoras. Continuó diciendo que no se le puede reconocer valor sobre modificaciones que para el Estado no hubieran tenido valor, por lo que todo dependerá de los derechos que ellos tenían anteriormente bajo la concesión con el Estado. El director GALINDO apuntó que jurídicamente está totalmente de acuerdo con lo expresado por el director Ramírez. Por todo lo anterior el ADMINISTRADOR culminó el tema del Muelle 16 indicando que lo antes presentado describe la situación actual del tema.

La presentación continuó con información sobre la entrega de estudios para la Recopilación de Datos Socioeconómicos y Ambientales-Culturales de la Región Occidental de la Cuenca del Canal al Centro Regional Universitario de Coclé; participación del Canal en el Primer Festival de Valores y ExpoEduc; aprobación del presupuesto de la entidad por la Asamblea Legislativa el 17 de junio; evaluación TRANSAS; presentaciones sobre el Plan Maestro del Canal a candidatos presidenciales, grupo de la sociedad civil y a la Conferencia Episcopal Panameña. Asimismo, informó sobre la firma de siete acuerdos de cooperación estratégica con puertos norteamericanos principales para la ruta toda agua.

El director AHUMADA preguntó en qué consistían los acuerdos firmados, explicando el ADMINISTRADOR que estos acuerdos fueron suscritos para recibir y enviar información a cada uno de los puertos con respecto a estudios de mercado, desarrollo de infraestructura e informes de interés mutuo. Explicó que los puertos hacen estudios de mercado sobre su movimiento de carga, lo que al mismo tiempo les sirve para el desarrollo de obras de infraestructura y determinar cuándo ejecutarán dichas obras. Asimismo aclaró que la información compartida también incluirá la compra de grúas, el desarrollo de los patios de contenedores y el desarrollo de los centros de distribución. En el tema de dragado informó que los puertos de Nueva York y

Nueva Jersey están profundizando a 50´ y están considerando llegar a 55´, de igual forma en Miami están profundizando a 45´ y tienen planes para llegar a 50´.

Con relación al tema de los centros de distribución el ADMINISTRADOR indicó que en el caso del puerto de Houston, tienen a la empresa Home Depot y que pronto contarán con Walmart para la conformación de un centro enorme de distribución, por lo que están ampliando el área de distribución del puerto, así como el desarrollo de la infraestructura que los comunica. En Savannah, se obtuvo información sobre el desarrollo del área que se tiene para el movimiento de los camiones de carga, para entender cómo interactúan con los patios de ferrocarriles y con el puerto. Sobre la visita a la naviera Wilhelmsen Line, el Administrador informó que la naviera está creciendo y están contratando siete nuevos Panamax para el movimiento de carga, que promoverán hacia Panamá, para hacerlo un centro de distribución de carros en el Atlántico. El director MIZRACHI preguntó la razón por la que son siete Panamax y no Post-Panamax. El ADMINISTRADOR explicó que ellos están utilizando la ruta toda agua a través del Canal, por lo que el director MIZRACHI comentó que todavía el Canal es determinante para algunas compañías. Sobre esto el ADMINISTRADOR indicó que en estos momentos la ruta toda agua es parte del desarrollo del mercado, pero que adicional a ello, los navieros explicaron que están contratando los Panamax con alquileres de 10 años y dos renovaciones de dos años a opción de la naviera, porque esperan que la ACP amplíe el Canal para moverse hacia los Post-Panamax. También dijo que uno de los temas discutidos con los navieros fue la posibilidad de que sus buques Post-panamax transiten por el Canal ampliado, siendo la respuesta afirmativa.

Con relación a este comentario del Administrador, el director MIZRACHI preguntó si estas navieras estarían dispuestas a firmar algún documento comprometiendo el tránsito de los Post-panamax por el Canal ampliado, respondiendo el ADMINISTRADOR que no se ha hablado de la firma de ningún documento, pero lo que se está observando en la industria son las órdenes que se han hecho para Post-panamax de nuestros mayores clientes, como lo son: Evergreen, OCCL, NOL, Cosco y Maersk. Añadió que si hoy día se quisiese contratar un Post-panamax, habría que esperar hasta después del año 2006 para recibirlo.

Adicionalmente el ADMINISTRADOR consideró interesante lo que ha sucedido en el mercado de los buques Panamax en el desarrollo de la ruta toda agua por el Canal de Panamá, por razón de la ubicación de los centros de distribución. Se observó un aumento del valor de la contratación de Panamax por la escasez en ese tipo de barco. Por otra parte, las navieras también reconocieron las ventajas que tiene el Post-panamax y no solamente en dimensiones de 6,000 y 8,000 TEUS, sino también en aspectos técnicos, como un motor más eficiente que usa igual o menos combustible que un Panamax, el mismo número de tripulantes y capacidad para más contenedores. Además de que la inversión no es mucho mayor entre un barco y otro. Asimismo consideró interesante el nuevo diseño del barco de granos ("bulkers") con un calado de 46´, pero con un volumen de carga mayor, ya que lo hicieron más ancho y permite que barcos de menos calado puedan entrar a los diferentes puertos.

El ADMINISTRADOR continuó diciendo que otro de los temas del acuerdo suscrito con los puertos, fue el de la promoción de las rutas toda agua y las ventajas que ellas tienen no solo a nivel individual, sino en el ámbito internacional. Explicó que una vez se tengan las proyecciones de las rutas del Canal, se resaltarán aquellas rutas que sirven estos puertos y se verá un interés en

otros puertos que se percatarán que la carga irá a ellos en la medida en que se cuente con centros de distribución. Por ende se iniciará una competencia por la carga contenerizada, que es la que está aumentado y tiene más futuro, versus la carga a granel. Presentó el ejemplo de Savannah, diciendo que ellos han tenido un gran éxito en el desarrollo del centro de distribución para la industria de automóviles, que están atrayendo fábricas y al mismo tiempo creando otras fábricas que son las que suplen esta industria. Además aclaró que no solamente tienen los centros de importación y exportación en Brunswick, sino también grandes patios para recibir y preparar los vehículos que van a los diferentes centros de distribución a través de un sistema de ferrocarril y camiones.

Sobre la información adquirida y los contactos logrados, dijo que han sido muy beneficiosos, ya que en todos los almuerzos que seguían a las reuniones se contaba con la participación de 60 a 70 personas entre las cuales se destacaban representantes de las navieras del área, oficiales de los puertos y en algunos casos el alcalde de la ciudad. Manifestó que el desarrollo de la ruta toda agua también tiene un impacto en la política, ya que todos intentan lograr mayores recursos para invertirlos en los diferentes puertos. Por esto se ha recibido interés de otros puertos como Baltimore y Fort Everglades, que también quieren suscribir acuerdos con la ACP para participar en el desarrollo de la Costa Este de los Estados Unidos. Además señaló que el final de la discusión se centrará en la ubicación de estos centros de distribución, ya que los Post-panamax no atracan en todos los puertos, lo que determinará cómo serán los centros de distribución en el caso de trasbordo. El potencial que tiene Panamá será el de convertirse en el centro lógico de trasbordo de carga, que sería una competencia importante con el área que hoy representa Nassau, Jamaica o Cuba, como centro de trasbordo para los diferentes puertos.

El director RAMÍREZ interpretó lo explicado por el Administrador utilizando como ejemplo a un buque Post-panamax que viene de China con mercancía, que al llegar a Panamá, el buque descarga y de Panamá saldrían barcos más pequeños hacia los diferentes puertos en la Costa Este. El ADMINISTRADOR explicó que se trata de una combinación de cosas, cuando el buque llega a Panamá pueden bajar carga que va a ir a los puertos de la Costa Este o a Centro y Sudamérica, que luego serían llevados a uno o dos puertos en la Costa Este de los Estados Unidos, lo que la ruta toda agua proveería una serie de flexibilidades. Por su parte el director AHUMADA comentó sobre la disminución sensible de la significación de una serie de puertos que dejarían a existir y de otros, que puede ser Panamá, que pueden fortalecerse. El director MIZRACHI discrepó indicando que la diferencia en distancia y el acarreo entre un puerto Post-panamax de un puerto Panamax, determinará que el puerto más cercano será aquel en donde se querrá destinar la mercancía. Dijo que no necesariamente por ser Post-panamax el ahorro que estos representa en el flete signifique que conviene dejar la mercancía a mil millas de distancia, ya que sería más conveniente utilizar un Panamax y dejar la mercancía más cercana a su destino y de esa manera se economizaría en el transporte terrestre. Por lo que opinó que la teoría del director Ahumada puede ser que tenga valor solamente si es un trasbordo o si está en Nueva York y Nueva Jersey, donde están los grandes consumidores del Este.

Con base la teoría expresada por el director Ramírez sobre el uso de Post-panamax que viene de China para que descargue en Panamá, de donde saldrían barcos más pequeños hacia los diferentes puertos de la Costa Este, el director MIZRACHI consideró que la Junta Directiva tendría que reunirse específicamente para analizar la teoría del trasbordo y ver si tiene sentido o no, agregando que lo que el Administrador ve como trasbordo, él lo ve como una ventaja logística

que puede activarse de inmediato. No así el proyecto de isla/península que tomaría 10 años ejecutarlo, por lo que opinó que si la ruta toda agua mejorará el desempeño del Canal, éste debe implementarse.

Adicionalmente dijo el director MIZRACHI que ha hablado con navieros y con el puerto de Singapur, que están seriamente interesados en el proyecto de trasbordo, que sería una medida para traer más barcos a Panamá y establecer a nuestro país como un punto de referencia sobre la importancia de este puerto de trasbordo. También comentó que ha hablado con los representantes de la naviera Maersk sobre la posibilidad de este tipo de puerto, contando con su anuencia, y que ellos han traído a 10 personas de Costa Rica para estudiar la posibilidad de actividades de trasbordo y están encantados con la idea, por lo que manifestó que la ACP debería tomar el liderazgo, porque es conveniente poner como referencia que el Canal es importante hasta para el proyecto de trasbordo. El ADMINISTRADOR confirmó que ha conversado con los representantes del Singapour Port Authority y también con Maersk a este respecto.

Entre los temas adicionales presentados en el informe, el ADMINISTRADOR comunicó que la Conferencia TOC ("The Terminal Operations Conference & Exhibition"), que antes se hacía en Miami y que este año se hará en Panamá los días 2 al 4 de diciembre del 2003, involucrará una mesa redonda con los representantes de los puertos para promover la ruta toda agua que tiene ventajas sobre el sistema intermodal. El ADMINISTRADOR comentó que el Canal ha probado ser una vía muy confiable porque los tiempos en aguas del Canal se han reducido, el uso de las reservaciones se ha incrementado y se han podido desarrollar servicios de línea en una forma adecuada. Por lo anterior enfatizó la importancia de entender la confiabilidad de la ruta. El director RAMÍREZ preguntó en cuánto se abarata el costo por contenedor al utilizar una ruta y no la otra, respondiendo el ADMINISTRADOR que en general sería aproximadamente una reducción de B/.600.00 por unidad y 10 días más, por lo que indicó que, por un lado, el Canal es confiable, pero por el otro, no tanto. Confirmó que el sistema intermodal se está saturando y, por ende, están haciendo una inversión adicional para duplicar el tamaño del Corredor de Alameda, que impuso una tarifa de B/.15.00 por contenedor de 20'.

Sobre las discusiones que se dieron durante la conferencia "Shippers Trade Association" el día 23 de junio, en la que el ADMINISTRADOR participó como expositor ante el Instituto de Exportadores de Estados Unidos, comentó que se destacó el tema de las negociaciones en Los Ángeles con los sindicatos sobre el uso de tecnología y dijo que para ellos es importante este tema, ya que la capacidad de expansión del puerto de Los Ángeles y Long Beach tiene una limitante a futuro y no hay mucho más a donde extenderse. Por su parte, el director AHUMADA hizo referencia a la noticia del Presidente de Nicaragua y su reunión en Miami para la promoción de un Canal por Nicaragua. Dijo que esto es una idea que incluso se discutió en el proceso electoral de los nicaragüenses hace varios años y ahora surge nuevamente. El ADMINISTRADOR manifestó que fue invitado por la Cámara Centroamericana de Negocios de Miami para hablar sobre la ampliación del Canal y que el Presidente de Nicaragua había estado en esa ciudad la semana anterior, lo que aprovechó para hablar sobre el tema del Canal en Nicaragua. Indicó que la conclusión de algunos de los presentes era que algún consultor se beneficiaría de los estudios que puedan surgir de este proyecto en Nicaragua, ya que no le encontraban ningún sentido práctico.

Sobre la explicación del ADMINISTRADOR, con relación al contenido de los acuerdos, el director GALINDO expresó que la consideró muy clara e instó a aquellos directores que quieran profundizar en el tema, que deben sentirse en la libertad de hacerlo y si es necesario hasta pedir copia de los acuerdos para leerlos. El ADMINISTRADOR aclaró que el concepto de los acuerdos fue publicado en los periódicos, pero que copia de los mismos están a disposición de los señores directores.

El PRESIDENTE añadió que durante la visita a los puertos conversó con los comerciantes y con los vicepresidentes de las empresas Target y Walmart y que ellos han considerado la ruta toda agua como una vía segura y están convirtiendo particularmente ciertas áreas, entre las que mencionó Houston, Georgia, Savannah y Virginia, en centros de distribución. Continuó diciendo que en Panamá no estamos muy al tanto con lo que está sucediendo en el Corredor de la Alameda y que a pesar de la inversión que se está haciendo en ese corredor, ellos perciben que esta vía es la más adecuada y esto significa que si se profundizan estos puertos es con la intención de recibir naves de más calado, independientemente del cuello de botella que se tiene en el Canal en este momento. Añadió que los ejecutivos de Walmart y Target le dijeron que si existe la probabilidad de tener un Canal más accesible para barcos más grandes, que ellos como empresa tomarían en cuenta esta posibilidad. Asimismo, comentó sobre lo conversado en su viaje a Chicago, sobre el Canal y el ferrocarril, dijo que ellos ven con mejores ojos recibir carga a través de la Costa Este, que de la Costa Oeste de los Estados Unidos. También indicó que los puertos en la Costa Este están mejorando su infraestructura, por lo que el Canal es un elemento vital en el éxito que ellos puedan tener.

Otro tema mencionado por el ADMINISTRADOR fue la declaración de Obra Magna y Obra Excelsa por el Sindicato Panameño de Ingenieros y Arquitectos (SPIA) al Monumento a los Mártires del 9 de enero. Dijo que este es el premio máximo que otorga la SPIA, ya que la obra deber cumplir con una gran cantidad de elementos, por lo que es la primera vez que dan este premio a este nivel. Expresó sentirse honrado y que los arquitectos del Canal se sienten muy complacidos que se haya logrado ese reconocimiento. Adicionalmente comunicó haber recibido varias notas de felicitación por la incorporación de la publicación *El Faro* en algunos medios locales, ampliando así la información del Canal a todo el país. Por esta razón felicitó al doctor Muschett y a todo el grupo por la labor que están haciendo, así como las contribución personal del director Ahumada a esta publicación.

Como tema adicional, el ADMINISTRADOR informó sobre tres reuniones que sostuvo en Washington, D.C. y a las cuales lo acompañó el Subadministrador. Comunicó que una de las reuniones se celebró con la participación del sector financiero que incluyó el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo y banqueros del sector privado, así como al General de la U.S. Corps of Engineers (USACE) y representantes de la Marina de los Estados Unidos y del Departamento del Estado, relacionados con los tratados de la Organización Mundial del Comercio (OMC). Anotó que en esta reunión se expuso en forma sucinta el tema de la ampliación, indicando que fue muy positiva la acogida, ya que fueron felicitados por el trabajo que el Canal está haciendo, no sólo en la administración de la vía, sino también por la capacidad de ver a futuro, ya que el proyecto es sumamente importante. Continuó diciendo que en esta reunión se le planteó al representante de la Marina de los Estados Unidos si estaban interesados en el programa de ampliación del Canal, ya que acaban de inaugurar el nuevo portaviones

"Ronald Reagan". Sobre esto el General de la USACE dijo que le habían hecho la observación a la Marina para que hicieran sus recomendaciones y opiniones sobre el tamaño de las esclusas, de existir algún interés en el proyecto.

Igualmente informó que se reunieron con una representante del Departamento de Comercio de los Estados Unidos, relacionada al tema de las contrataciones, y se trató el tema de cómo Panamá debía realizar su gestión de compras bajo las reglas de la OMC, señalándose que existe interés de parte de los Estados Unidos para que nuestro país se adhiera a este organismo mundial. En dicha reunión se indicó que la ACP mantendrá su posición de ser un organismo del Estado panameño y de tener un sistema moderno de compras y contrataciones, contrario al que tiene la OMC, que es restrictivo y con sistemas arcaicos, manifestándose a la representante de los Estados Unidos que nuestra principal preocupación era que la ACP no se vea afectada en este tipo de relación a menos que la OMC estuviera a la altura del sistema de compras y contrataciones utilizado por el Canal. Finalmente los presentes en la reunión coincidieron en que la ACP era un ejemplo a seguir en este respecto.

Con relación al tema de la adhesión de la ACP a la OMC, en cuanto al sistema de contrataciones, el director RAMÍREZ preguntó por la razón del interés expresado, explicando el ADMINISTRADOR que el interés se basa en que se quiere mantener un sistema abierto de contratación y que no se controle o restrinja la contratación a un segmento. El director RAMÍREZ se refirió a las políticas y restricciones del gobierno federal, y a manera de respuesta el ADMINISTRADOR trajo el ejemplo del contratista que desde su computadora en la oficina de Los Ángeles está licitando para el proyecto de iluminación de las esclusas, y expresó su esperanza para que las mismas oportunidades sean dadas a las empresas panameñas, para que puedan licitar en la Florida o en Puerto Rico con las mismas oportunidades que ofrece el Canal. Por lo anterior dijo no poder aceptar que se le impongan restricción al sistema moderno de contratación que rige la ACP. Añadió que de igual manera se les habló del sistema de subasta en reversa, que no es permitido bajo el sistema de la OMC. Finalmente dijo que la representante del Comercio de los Estados Unidos les agradeció la reunión, señalando que ahora entendía la razón de la resistencia del Canal a este asunto. Por lo que el ADMINISTRADOR reiteró que cuando la OMC esté al día con su régimen de contratación, en el Canal no se tendrá ninguna objeción, siempre y cuando sea efectiva y eficiente para los usuarios.

El ADMINISTRADOR continuó informando sobre sus reuniones en Washington, D.C. aclarando que la reunión que se celebró en una de las oficinas del Congreso de los Estados Unidos y no con los congresistas, como fuese mal interpretado por una periodista del periódico local *Panamá América.* Especificó que se trató de una reunión celebrada en la oficina de un congresista, amigo del embajador y en la que participaron asistentes ("staffers") de senadores y congresistas, para ser informados sobre la situación del tema de la ampliación. Asimismo informó que el Congresista de Arizona fue el que abrió la reunión y felicitó a la ACP por el manejo del Canal. Continuó diciendo el ADMINISTRADOR que luego de finalizada la presentación un congresista preguntó acerca la situación de la presencia del gobierno chino a través de los puertos que están instalados en las entradas del Canal, a lo que el ADMINISTRADOR aclaró que se trataba de un asunto netamente comercial y que la compañía que tiene la concesión de varios puertos en el área del Canal es la Hutchinson Whampoa Limited, que es la organización más grande del mundo en administración portuaria con base en Hong Kong. Para

concluir les indicó que de requerirse mayor información, los remitió a la presentación que hizo ante el Senado de los Estados Unidos como Administrador de la antigua Comisión del Canal de Panamá en octubre de 1999.

Otras de las reuniones involucró al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) con relación a un préstamo que tiene varios años de estar tramitando el Estado panameño para el apoyo en el área de la cuenca, por lo que tenían interés de conocer lo que sucedía con la carta que los obispos habían enviado solicitando la suspensión del programa de titulación. A esta reunión se sumó el doctor Enrique Iglesias y se aprovechó para explicar sobre el asunto de la titulación, ya que hay un nuevo director del BID. También se dijo que se invitará al nuevo director del BID para que venga al Canal para informarle y actualizarlo con relación al tema de la cuenca. Luego de la explicación proporcionada, informó que los presentes en la reunión tenían una clara comprensión del tema y que no veían mayor problema para la aprobación del préstamo a Panamá. Adicional al tema de la cuenca, indicó que también se habló sobre el tema de la seguridad portuaria. Con relación a esto, los representantes del BID dijeron que están planeando una conferencia para finales del año 2003 sobre el tema de la seguridad portuaria y el impacto en las exportaciones de los países de Latinoamérica, a la que invitarán al Canal para que participe por nuestra implementación del "Automated Information System" (AIS por sus siglas en inglés) y los adelantos que hay en el tema de seguridad.

El ADMINISTRADOR concluyó su informe sobre las reuniones realizadas en Washington, D.C. indicando que la última reunión fue en la casa del Teniente General Robert B. Flowers, Comandante del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE), quien les informó que tenía mucho interés en la visita que iba a realizar a Panamá el 22 de julio del 2003, para la presentación del diseño de USACE de las esclusas Post-panamax ante el Comité de Modernización y Ampliación del Canal. Continuó diciendo que le reiteró al Administrador su interés para que se visite las facilidades de USACE en Pittsburg, en donde se encuentran sus laboratorios de hidráulica.

En un tema relacionado el director RODRÍGUEZ preguntó sobre la situación del programa de catastro y titulación indicando el SUBADMINISTRADOR que existe un inventario relativamente grande de títulos que están en proceso y que se está discutiendo con el contratista actual, ya que hay aseveraciones de las partes sobre incumplimiento, por lo que se hará un finiquito de ese contrato, sacar términos de referencia por sectores más pequeños y adjudicárselo a contratistas por la porción que hace falta para continuar el programa de titulación, mas no necesariamente con el mismo contratista. El director MIZRACHI preguntó si el Subadministrador se refería al caso del señor Richard Fifer, que fuese discutido en un Comité de Asuntos Jurídicos. Se le respondió que se trataba del mismo caso y el SUBADMINISTRADOR aclaró que se encontró que el representante del contrato de la ACP tenía un conflicto de interés, por tener vínculos comerciales con el contratista a título del individuo y no del contratista, por lo que tenía participación con la empresa e información.

Adicionalmente el director RODRÍGUEZ solicitó conocer la cantidad de títulos que están pendientes y el tiempo que demorarán en tramitarlos. El SUBADMINISTRADOR respondió que en lo que resta del año 2003 se va a continuar haciendo entrega de títulos de propiedad, pero en vez de tomar las 135,000 hectáreas posiblemente se fragmentará según la información que se

obtenga, para poder darle la base al próximo contratista. Continuó explicando que se ha tenido problemas serios en cuanto al costo de los trámites con los distintos estamentos del Estado, aún cuando no existan tarifas para ello y que, de tiempo en tiempo aparecen tarifas que el Canal debe sufragar. Como ejemplo presentó el caso del Instituto Tommy Guardia, que nos quiere cobrar B/.25,000.00 para validar unas fotografías, por lo que se ha tratado de simplificar el proceso. El ADMINISTRADOR agregó que se tiene información que miembros de la Coordinadora Campesina contra los Embalses han viajado a España para buscar el apoyo de unas ONG's, haciendo acusaciones en contra de los contratistas, diciendo que están siendo forzados a la titulación.

La presentación del Informe del Administración continuó con el contenido del Anexo A del informe y el ADMINISTRADOR señaló que durante el tercer trimestre del año fiscal 2003 se habían llevado a cabo cinco investigaciones por accidentes marítimos, lo que totalizó una relación de 683 tránsitos por accidente al 30 de junio del 2003. Además, el informe reflejó el detalle de los 29 reclamos presentados a la fecha por accidentes marítimos y estimados monetarios de accidentes marítimos sin reclamos sometidos para los años fiscales 2001, 2002 y 2003. El director DOMÍNGUEZ comentó sobre el cumplimiento de su solicitud y la asignación de códigos a los accidentes marítimos que se presentan en el informe para obviar su identificación mediante el nombre del buque. El ADMINISTRADOR aclaró que se están decidiendo las alternativas a utilizar, ya sea por el número de investigación o por el código del barco, para evitar que la información que se distribuya tenga el nombre del barco. Por su parte el director DOMÍNGUEZ manifestó que aún a pesar del uso de códigos numéricos, la información puede ser identificada por la fecha del accidente y otros detalles.

La información relativa a contratos se presentó en el Anexo B del informe y el ADMINISTRADOR reportó sobre la adjudicación de 14 contratos de adquisición y construcción mayores de B/.100,000 durante el periodo del 1 al 30 de junio del 2003, por una suma total de B/.7,904,415.00, así como cinco contratos de cantidades estimadas por un total de B/.3,167,594.00 y tres ALP's por B/.188,620.00.

El director DOMÍNGUEZ comentó sobre el contrato de diseño y construcción del muelle flotante, diciendo que le parecía interesante que sólo se hubiera presentado un proponente, tratándose de un contrato de construcción y existiendo tantas compañías locales para estos propósitos. El ADMINISTRADOR dijo no tener una explicación, ya que el sistema de licitación es totalmente abierto, pero que una razón pudiera deberse a que el trabajo de construcción era el área de Cristóbal o por la falta de interés de los contratistas.

Con relación al contrato para el estudio del segmento de mercado de carga refrigerada convencional no contenerizada, el director DOMÍNGUEZ se dirigió al Subadministrador y le comentó que el contratista seleccionado licitó B/.100,000.00 por debajo del segundo proponente y preguntó si se hicieron todos los análisis necesarios en el proceso de selección.

El SUBADMINISTRADOR respondió que se ha detectado una tendencia de cotizar alto en los estudios que contrata el Proyecto para la Ampliación del Canal (PAC), ya que es del conocimiento del mundo que hay un programa de estudios que se desarrolla, y se están encontrando rangos de montos más anchos en algunas propuestas, pero que antes de sacarlo a licitación se hace una investigación de mercado que incluye información sobre el costo por horas

hombres y otros. Confirmó que se ha tenido el mismo problema con la contratación de los tres segmentos de mercado donde las propuestas están teniendo rangos más grandes. En todos los casos se negocia a la más baja."

El director DOMÍNGUEZ preguntó por el resultado de la contratación para el estudio de un pronóstico de mercado integrado, ejecutable y de grado de inversión para la integración de los diferentes segmentos mercado, respondiendo el SUBADMINISTRADOR que las propuestas han sido recibidas, pero que los sobres con las cuantías del contrato serán abiertos la próxima semana cuando se termine la evaluación técnica.

Sobre el contrato con excepción a la más amplia competencia para marca y fabricante para los trabajos en el nuevo Centro de Visitantes en Miraflores, el director DOMÍNGUEZ preguntó la razón de la excepción. El ADMINISTRADOR explicó que la excepción se debe al tipo de arquitecto que se especializa en este tipo de obra. El doctor MUSCHETT explicó que el contrato se hizo con el arquitecto Eduardo Pérez, ya que se reconoce en el medio que solamente esta persona tiene la capacidad y la experticia que se requiere, además de que está avalado por el trabajo que hizo como arquitecto en el diseño el Museo del Canal Interoceánico. El ADMINISTRADOR añadió que se buscaron presupuestos con entes internacionales y sus costos superaban tres y cuatro veces la tarifa del arquitecto Pérez. Adicionalmente el SUBADMINISTRADOR informó que este fue el arquitecto local para las exhibiciones del Museo de Gehry.

El director GALINDO preguntó por el contrato para el suministro de la fuente de agua para el monumento conmemorativo de los empleados del Canal de Panamá y que está a la espera de una decisión de continuar o cancelar por parte de la Junta Directiva. El SUBADMINISTRADOR confirmó que este proyecto está eliminado, pero que todavía falta una comunicación formal por lo que se está buscando el acta.

El ADMINISTRADOR se refirió a la nueva estación de amarre en el Corte Gaillard, que está en proceso de adjudicación, diciendo que la misma está ubicada antes del segundo puente sobre el Canal y después de Paraíso. El director MIZRACHI preguntó si se trataba de un puerto por tener un costo aproximado de B/.1 millón a B/.5 millones. El ADMINISTRADOR confirmó que se trata de un puerto, por lo que el director MIZRACHI solicitó considerar utilizarlo para recibir los barcos de turistas. Añadió el ADMINISTRADOR que posterior a este trabajo se deberán hacer otros trabajos para darle acceso al área como lo son estacionamientos, que no están incluidos en este contrato. El SUBADMINISTRADOR agregó que posiblemente esta porción del trabajo pudiese ser hecha por un concesionario.

7.a) Solicitud para renovación del contrato de seguro de viaje para los empleados de la ACP con la compañía National Union Fire Insurance Company of Pittsburg, PA.

El ADMINISTRADOR solicitó la renovación del contrato adjudicado a National Union Fire Insurance Company of Pittsburg, PA el 25 de septiembre del 2001, para el contrato de seguro de viaje para los empleados de la ACP y que contempla la opción de renovación hasta por cuatro periodos adicionales de un año cada uno al mismo costo por año. Se indicó que el periodo

vigente, que es el primer año opcional, vence el 24 de septiembre del 2003, por lo que se solicitó la segunda renovación del contrato. En este punto el director RAMÍREZ informó que se abstendría de votar por el vínculo profesional existente entre su firma de abogados y esta compañía de seguros.

La Junta Directiva aprobó la solicitud de renovación presentada por el Administrador con la abstención del director Ramírez.

7.b) Solicitud para la contratación de servicios especiales para la evaluación de costos, desarrollo de presupuesto del complejo de esclusas conceptuales de entrada del Pacífico e implantación de programa y base de datos de costeo como parte de la iniciativa del Plan Maestro.

El ADMINISTRADOR solicitó que la Junta Directiva delegue en la administración la facultad de aprobar la contratación de servicios especiales para el análisis de los costos desarrollados en los estudios conceptuales de las esclusas Post-Panamax en el Pacífico y en el Atlántico, realizados por el Consorcio Post-Panamax y el Cuerpo de Ingenieros de Ejército de los Estados Unidos, respectivamente, como fuese discutido con los miembros del Comité de Modernización y Ampliación del Canal. Continuó diciendo que el contratista deberá preparar el presupuesto y estimado de costos del complejo de esclusas de la entrada Pacífica del Canal necesario para el análisis del Plan Maestro, que incluirá la implantación en la ACP de un programa especializado de costeo, desarrollo de una base de datos de costos y guía, asesoría y adiestramiento de un equipo de expertos de la ACP en el proceso de presupuesto y análisis de costos de proyectos de gran magnitud y complejidad. El director QUIJANO indicó que la recomendación para esta solicitud fue aprobada en la reunión del Comité de Modernización y Ampliación del Canal del 24 de junio del 2003 como una conveniencia para la entidad el contar con este estudio.

El director DOMÍNGUEZ señaló que la solicitud incluye entrenamiento para el personal de la ACP, por lo que adicionalmente solicitó que se añada la solicitud de un resumen ejecutivo para los miembros del Comité de Presupuesto, para que los miembros de este Comité se vayan familiarizando y entrenando con el sistema de análisis de costo que se contrate.

La Junta Directiva aprobó unánimemente la solicitud de contratación de servicios especiales presentada por el Administrador.

7.c) Solicitud de renovación del contrato para los Servicios de Corredores de Seguros, con la empresa AON LIMITED.

Se presentó una solicitud de renovación del contrato adjudicado a AON LIMITED el 12 de septiembre del 2000, para la prestación del servicio de corretaje de seguros de la ACP y que contempla la opción de renovación hasta por cuatro periodos adicionales. El ADMINISTRADOR indicó que el periodo vigente, que es el segundo año opcional, vence el 11 de septiembre del 2003, por lo que se solicitó la tercera renovación del contrato.

La Junta Directiva aprobó unánimemente la solicitud de renovación presentada por el Administrador.

7.d) Modificación al Reglamento de Contrataciones para la prórroga del Plan Piloto de Subasta en Reversa.

Esta solicitud se presentó para reformar el Reglamento de Contrataciones y prorrogar el Plan Piloto de Subasta en Reversa hasta el 30 de septiembre del 2004. El ADMINISTRADOR explicó que el programa arrojó resultados en algunos casos positivos y en otros no, por lo que se sugiere prorrogar su prueba por un año adicional, para comprobar los beneficios para la ACP e implementarlo efectivamente a futuro.

El director MIZRACHI comentó que en algunos casos tiene la impresión que lo que no funcionó fue la norma, ya que en otros casos las subastas arrojaron ahorros de B/.186,000.00, por lo que se siente convencido de que es el camino a seguir, agregando que es el sistema utilizado por las empresas como General Motors y IBM. Añadió que a través de este mecanismo se obtienen mejores precios y se logra transparencia en la forma de hacer negocios. Además habló sobre la posibilidad de recibir propuestas de países remotos como China, que pudieran permitir ahorros hasta de B/.4 millones. Por lo anterior dijo estar de acuerdo con la solicitud de prórroga.

El director RODRÍGUEZ preguntó por los casos en que falló la subasta en reversa y le respondió el ADMINISTRADOR que se habían hecho siete subastas, de las cuales dos se declararon desiertas y en otras no se recibió ningún beneficio. Por ello se quiere extender el periodo de prueba de la octava subasta en adelante por un año adicional. De esta manera se quiere entender cómo opera el sistema para luego hacerlo parte de nuestro reglamento. Por su parte, el director GALINDO comentó que se trata de un sistema de puja y repuja de forma descendente.

El SUBADMINISTRADOR comentó que la presunción en algunas de las compras, es que hay un mercado de oferentes suficientemente amplio para poder hacer que la competencia sea más intensa, sin embargo mientras que el sistema continúe siendo una prueba y muchos de los proponentes sean proveedores locales, existirán posibilidades de que la poca competencia lleve a colusiones. Mencionó que en una homologación se pudo observar algunas de las dificultades que tiene el sistema tributario panameño, cuando surte al Canal de Panamá en cuanto a las necesidades de representación local, por lo que indicó que en su momento habrá que revisarlo, por tratarse de una situación adversa.

El director DOMÍNGUEZ se refirió al informe de resultados del plan piloto de subastas en reserva e indicó que se falló en la subasta de premezclado, ya que no existen muchos proveedores de premezclado, por lo que consideró que se escogieron los proyectos equivocados para iniciar el sistema. Por otro lado, dijo que lo interesante está en lo que ocurrió con las siguientes subastas, en que al acercarse el momento de finalizar el proceso se sufrían rebajas considerables en los precios, por lo que opinó que hubo aspectos muy positivos y se aprendió que hay proyectos que no aplican tan fácilmente. Se refirió a lo dicho por el Subadministrador con relación al impuesto que se le estipula a los contratistas extranjeros (30% del monto total del contrato) por no tener una sede en Panamá, razón por la cual las empresas evitan hacer la mayor

cantidad del trabajo en Panamá y la resultante falta de transferencia de tecnología redunda en recursos que no pueden ser utilizados por los empleados panameños.

Por su parte el director RAMÍREZ preguntó si la consultoría original finaliza con la prórroga solicitada, respondiendo el ingeniero BARRIOS que la consultoría se mantiene igual con un 10% de lo que se ahorre la ACP.

La Junta Directiva aprobó unánimemente la solicitud de modificación al Reglamento de Contrataciones presentada por el Administrador.

Ítem No. 8: Informe de Finanzas

Con relación al formato del Informe de Finanzas el director DOMÍNGUEZ comentó que se solicitó en la ultima reunión de Junta Directiva que el contenido del informe fuera del mes y en 30 días se hizo y se presentó un reporte formal mensual, como debe ser para este tipo de operaciones, por lo que manifestó que se hizo un excelente trabajo. Se informó que la próxima reunión trimestral del Comité de Presupuesto se celebrará el 30 de julio del 2003 y que ya que el informe fue remitido a los directores con antelación, se acordó dar por presentado el contenido del Informe de Finanzas.

Ítem No. 9: Lo que propongan los Directores

El director QUIJANO preguntó por la situación en el avance de las conversaciones sobre el mantenimiento del Puente de las Américas. El ADMINISTRADOR informó que ello quedó en manos del Ministerio de Obras Públicas (MOP), siendo éste el ente que iba a conseguir los fondos de pre-inversión para hacer el estudio y contratar al consultor que se encargaría de todo el paquete. Manifestó que él le ha indicado al Ministro del MOP que la ACP le ofrecerá todo el apoyo necesario, que el MOP tiene el informe que la administración de la ACP le presentó sobre el tema, pero que, sin embargo, el MOP lo quiere hacer a través del préstamo. El PRESIDENTE indicó que él ha hecho y continuará haciendo las diligencias que se requieran.

En otro tema, el ADMINISTRADOR informó sobre el seguro para la construcción del segundo puente sobre el Canal. Dijo que el ACP ha hecho todas las gestiones posibles con el MOP y la Contraloría, y ha sostenido enormes discusiones con el contratista sobre el tema para la contratación del seguro aplicable a este proyecto, ya que en la medida en que avanza la construcción del puente se dificultará su contratación. Informó que la entidad está preparada para tomar una decisión para cubrir su propio riesgo. Enfatizó que el Estado está corriendo un enorme riesgo al no cubrirse con un seguro en la ejecución de una obra de esta magnitud, además de que se trata de una condición del permiso de compatibilidad.

Continuó diciendo el ADMINISTRADOR que el aspecto monetario del seguro se contempló en la contratación, pero que no ha habido forma de que el Estado haga valer su posición con el contratista. Mientras tanto los trabajos del puente continúan y el monto de $4 millones, originalmente designado de manera global como costo del seguro, mediante un análisis de mercado, se perderá en la medida en que prosigan los trabajos de construcción. Informó que se reunirá con el Director de Finanzas José Barrios Ng para revisar el último análisis de riesgo y

reiteró la posibilidad de que la ACP contrate una póliza para aumentar su propia cobertura, ya que al final el costo del Canal es el costo del Estado. El director DOMÍNGUEZ preguntó si los riesgos que puedan provenir de la ejecución del segundo puente no están cubiertos en los seguros actuales del Canal, respondiendo el ADMINISTRADOR que no están cubiertos, ya que este proyecto no estaba incluido al momento de hacer el análisis para la contratación de las pólizas existentes, además de que no se trata de un aspecto marítimo de las operaciones del Canal.

Las explicaciones del ADMINISTRADOR incluyeron la posición del contratista para que sus propios riesgos sean cubiertos por la póliza del Estado, incrementando de esta manera el monto original de B/.4 millones para la póliza al incorporar los riesgos de todos los involucrados. Coincidió en que ello es inaceptable, por lo que la discusión se ha centrado en este punto. Adicional a esto, dijo que el Estado percibió el interés del Canal como una exigencia nuestra, para una póliza de protección para el Canal, pero se les ha aclarado que esa no es la posición de la ACP, sino que una obra de esta magnitud requiere de un seguro por su complejidad y el lugar donde se está construyendo. Sin embargo, reiteró que no ha habido la capacidad de negociación del Estado para llegar a un acuerdo con las partes.

Por su parte el director MIZRACHI opinó que si el Canal puede ser afectado al no tener una póliza, es importante que la entidad no resulte negligente, por lo que propuso que la ACP la contrate y dicho monto sea descontado de los dividendos. El SUBADMINISTRADOR habló sobre la posibilidad de celebrar una reunión extraordinaria de la Junta Directiva la próxima semana para aprobar la contratación del seguro.

Habiéndose agotado los temas del orden del día, se dio por terminada la reunión a las 12:15 p.m.